



## Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Mattino, Il Secolo XIX, La Repubblica, La Nazione, Brindisi Report, The Medi Telegraph, Cronache del Garantista, Ansa, Gazzetta del Sud, giornaledicalabria.it, Il Quotidiano della Calabria)

## Dai Porti:

### Genova:

- “...Svincolo telematico ...” (Il Secolo XIX, Seareporter.it)
- “...nel 2015 passeggeri a +4%...” (The Medi Telegraph, Ansa)
- “...La nave non parte...” (Ansa)

### Livorno:

- “...Blitz a Palazzo Rosciano...” (La Nazione)

### Civitavecchia:

- “...Lavoratori della darsena, sospeso il presidio...” (Civonline, Il Sole 24 Ore)

### Messina:

- “...Cambiamo Messina dall’alto al basso...” (Gazzetta del Sud)

### Catania:

- “...Previsto un 2016 da record...” (Ansa)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

### Focus:

- **Futuro della portualità** (The Medi Telegraph)
- **Privatizzazione FS** (The Medi Telegraph, Ferpress)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

### InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Lloyd’s List

**Il porto** Attese da Roma novità anche sul fronte del bilancio di previsione dell'Autorità di Napoli



Resta il nodo sollevato dai Revisori dei conti per i fondi europei stanziati e mai spesi

## Porti, pronti i decreti della riforma

In Cdm le norme per la Pa saranno operative dopo la conferenza Stato-regioni

**Antonino Pane**

Riforma e approvazione del bilancio. Il porto di Napoli guarda a Roma. In Consiglio dei ministri devono arrivare i primi decreti per la riforma della pubblica amministrazione; una materia che riguarda anche i porti molini da vicino. Si avverrebbe così concretamente la riforma che, poi, potrebbe essere completata dopo un passaggio nella conferenza Stato-Regioni chiesta dalla Corte Costituzionale. Ma si guarda a Roma anche per l'immediato, per sapere che fine deve fare il bilancio di previsione dell'Autorità di Napoli visto che non è stato approvato perché i revisori dei conti non hanno ritenuto disponibili i fondi europei stanziati sul Grande Progetto e non spesi nella precedente

agenda, quella che andava rendicontata entro il 31 dicembre scorso. Una situazione molto delicata quella del bilancio per due questioni. La prima: il bilancio di Salerno è stato approvato perché i revisori dei conti hanno ritenuto congrue le rassicurazioni fornite dalla Regione circa il rifinanziamento del Grande Progetto, creando di fatto una disparità per situazioni perfettamente analoghe. La seconda: la mancata approvazione del bilancio potrebbe compromettere anche le pochissime cure avviate del Grande Progetto porto di Napoli. Gli atti, infatti, sarebbero da revocare perché non coperti finanziariamente.

**L'agenda Darsena di levante, escavi e piano regolatore: le priorità di Prezioso**

È vero, le cifre in gioco tra Napoli e Salerno sono diverse tanto che l'Autorità di Salerno potrebbe anche far fronte all'emergenza

le fuoco con fondi propri a Napoli, invece, si aprirebbe una vera e propria voragine che potrebbe inghiottire definitivamente i sogni di rilancio del porto. La Regione dal canto suo va avanti: i fondi per i due porti sono disponibili nella nuova agenda. Lo stesso governatore Vincenzo De Luca segue molto da vicino la situazione che si potrebbe sbloccare nelle prossime ore visto che il commissario straordinario Antonio Basile è stato convocato al ministero delle Infrastrutture.

Messo al sicuro il bilancio, come si spera, bisognerà passare alle priorità. Il presidente degli industriali, Ambrogio Prezioso, le ha dettate con chiarezza: darsena di levante ed escavi innanzitutto. Poi c'è la questione piano regolatore portuale. Bisogna affrontare il nodo petrolifero e puntare sui paesi che si possono immediatamente fare. Lo spostamento dei depositi costieri di carburante da San Giovanni è azzeccato da anni: liberare Napoli Est dai depositi potrebbe risolvere in un solo colpo i problemi del porto e anche quelli legati alla sicurezza e alla riqualificazione di una grande area urbanizzata della città.



**150**  
i milioni non spesi

Sono 150 milioni di euro stanziati e non spesi per il Grande Progetto porto di Napoli.

**29 dicembre**  
l'esercizio provvisorio

Il 29 dicembre 2015 il Comitato portuale di Napoli non ha approvato il bilancio ed è partita la gestione provvisoria.

**2014-2020**  
la nuova agenda Ue

2014-2020: la nuova agenda Ue nella quale dovrà essere reinserito il Grande progetto porto di Napoli.

SANTORO (CGIL): «IL MODELLO-GENOVA È LA NOSTRA CARTA VINCENTE»

## Porti italiani a “rischio Rotterdam”

Merlo: «Entro tre anni l'automazione arriverà anche qui, interveniamo sul lavoro»

**ALBERTO QUARATI**

**GENOVA.** Riguarda anche le banchine italiane la rivolta dei portuali di Rotterdam, preoccupati dalla possibile perdita di 800 posti per l'entrata in servizio di due terminal iper-automatizzati, combinata alle prospettive di stagnazione dei traffici container.

Ne è convinto Luigi Merlo, ex presidente

di Genova (per ora si definisce “libero cittadino” rispetto al suo possibile ingresso nello staff del ministro dei Trasporti Delrio), che mesi fa aveva provato a creare un tavolo terminalisti-portuali per affrontare un tema, quello dell'automazione, che «in tre anni arriverà anche in Italia. Non dovremmo arrivare impreparati».

Come nell'armamento, a dettare le regole sulla gestione dei grandi terminal sono pochi gruppi internazionali. Spesso, come nel caso di Maersk o Msc, gli armatori sono anche proprietari delle banchine. Sovracapacità e forte concorrenza inducono queste società a spingere sulla razionalizzazione dei costi, e il personale è la prima voce nel mirino. Auto-

mazione infatti non significa per forza rese più alte, ma certo costi operativi più bassi nel tempo.

Una condizione che anche il sindacato ha presente: «Non credo - dice Giacomo Santoro, segretario generale Filt Genova e membro del sindacato europeo - che in Mediterraneo arriveremo ai livelli di automazione di Rotterdam. A Genova banalmente il vento non ne permetterebbe una piena applicazione. Ma non c'è dubbio che il nuovo terminal di Bettolo, come annunciato da Luigi Negri lo scorso anno, avrà comunque un alto grado di automazione, e che a Vado Ligure abbiamo in costruzione un terminal Maersk, stesso gruppo che gestisce una delle due strutture iper-automatizzate a Maasvlakte 2. Se il terminalista decidesse di applicare quel tipo di tecnologia anche qui, le prospettive di occupazione date dal terminal andrebbero ridimensionate». Si può aggiungere che il Vte di Pra'-Voltri ordinerà nuove gru, che non si conosce ancora quali tecnologie Contship adotterà per l'ampiamiento del terminal a Spezia, e che al Sud esistono infra-

strutture già oggi in affanno: Taranto, al momento un porto chiuso, e Gioia Tauro in difficoltà

Secondo Merlo, proprio la criticità dell'automazione dovrebbe essere il punto di partenza per affrontare il capitolo lavoro della riforma sui porti. In questo momento non ci sono bozze, ma solo gli incontri tra il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, con sindacati e compagnie portuali. Merlo ipotizza un «confine più labile tra l'attività delle imprese portuali e quella delle compagnie» mentre Santoro ritiene che «il modello Genova (un unico grande fornitore di manodopera che si inserisce quando le imprese/terminalisti affrontano un picco di lavoro, ndr) sia quello su cui impostare il discorso». Comunque, concordano Merlo e Santoro, servono strumenti di garanzia per gli scarichi di lavoro (stabilizzazione dell'indennità di mancato avviamento) e l'inserimento del lavoro portuale nella categoria delle professioni usuranti, che permetterebbe un anticipo sull'età pensionabile.

quarati@ilsecolo XIX.it

© BY MOND ACCORDI/INCHI TRASERVA I



Luigi Merlo

FORNETTI

## Porto e partecipate, l'ora della svolta

Domani il consiglio dei ministri potrebbe dare il via libera alla riforma, che sbloccherebbe la nomina del presidente. Pronta la rivoluzione delle società: oltre a Amt, anche Amiu e Fiera potrebbero avere un amministratore unico

FRANCO CAPITANO

**P**ER l'ufficiatura bisognerà attendere domani. Ma fra la lenzuolata di decreti che il governo si appresta a esaminare e approvare nel prossimo consiglio dei ministri, ce ne sono almeno due che possono realmente cambiare il volto di Genova e della Liguria. Riguardano le riforme dei porti e delle società pubbliche partecipate. E se per la prima ci si prepara ormai senza eccessive sorprese al riassetto delle banchine voluto dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, sulla seconda lo scenario che si profila è davvero senza precedenti, tenuto conto che prevede per le partecipate la nomina di un solo amministratore unico, senza più consiglio di amministrazione. E questo potrebbe valere non solo per le piccole società, ma per colossi quanto mai bisognosi di cure, dall'Amt all'Amiu, dall'aeroporto alla Fiera, fino a Porto Antico, Filse e Data siel. Chiaro l'obiettivo finale dell'operazione: creare le condizioni per aprire al meglio il capitale delle partecipate ai privati, o comunque a soci di mestiere, esperti dei singoli settori in grado di rilanciare aziende in evidente affanno economico e gestionale. Sulle nuove autorità portuali il testo è ormai pronto e la scadenza dovrebbe essere rispettata. D'altra parte era stato lo stesso Delrio, insediando a Genova l'ammiraglio Giovanni Pettorino nel ruolo di commissario, ad annunciare i tempi stretti del

la rivoluzione. Se effettivamente il decreto di riforma della governance dei porti avrà domani il suo via libera, allora partirà anche il conto alla rovescia per la nomina del presidente della prima autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, quella che il ministro ha chiamato "il porto d'Italia" perché unisce gli scali di Genova e Savona e fa correre i container sul terzo valico ferroviario, primo anello di una catena logistica che dalla Lanterna sale fino a Rotterdam. Resta da capire se l'impianto definito da Delrio, e condiviso dalla collega della Pubblica Amministrazione Macia, arriverà indenne sino al sigillo del consiglio dei ministri. Rispetto alla prima versione, è cambiato il percorso di nomina, con il governo che sceglie il presidente ma con l'intesa della Regione, e la durata del mandato dello stesso, che dai tre anni iniziali torna a quattro. Con il decreto approvato a metà gennaio diventa più semplice indicare l'arrivo del nuovo presidente: un mese per la registrazione del decreto, due mesi per le camere per approvarlo. La legge arriverà a me-

tà aprile e resta da capire se per quella data governo e Regione avranno già trovato un accordo di massima oppure se si farà scattare la ricerca da allora, continuando ad affidare le rodini di Palazzo San Giorgio all'ammiraglio Pettorino. Altrettanto delicata è la partita delle partecipate. Qui siamo davvero di fronte a una mossa sconvolgente, se si

penza ai cristallizzati assetti dentro a cui ci si muove, i consigli delle società partecipate dagli enti pubblici. Il decreto nelle mani

del governo, che potrebbe finire domani all'esame del consiglio, prevede addirittura la cancellazione dei consigli di amministrazione o la nomina di un amministratore unico, una sorta di traghettatore della società verso un nuovo assetto del capitale. L'obiettivo resta quello di aprire il forziere pubblico, ormai svuotato nella sua sostanza, a soci privati, o comunque ad esperti del settore in grado con il loro contributo di rilanciare l'azienda. Il caso dell'Amiu, da questo punto di vista, è paradigmatico: la società ha necessità di intervenire per realizzare nuovi impianti di smaltimento dei rifiuti. Ma non ha le risorse necessarie a sostenere l'operazione, così complice la chiusura di Scarpino è costretta a spostare i rifiuti in altre regioni, facendo poi pagare il conto ai cittadini. La strada indica

ta, e che il decreto favorirebbe, porta Amiu verso Iren, quotata in Borsa, ma nel cui controllo pubblico c'è anche il Comune di Genova. Se verranno garantite le clausole sociali, a cominciare dal mantenimento dell'occupazione, l'operazione si potrà già concludere entro il 2016. Ma riflessioni analoghe riguardano anche l'Amt, che ha bisogno di ambiti territoriali più ampi dentro cui muoversi, la Fiera e l'altro porto.

14 APRILE 2014 | L'ESPRESSO

Obiettivo far entrare i privati come soci di mestiere: il caso di Iren per i rifiuti

## - segue

### I PUNTI

#### GLI SCALI

Tra i punti della riforma Delrio gli accorpamenti tra Autorità portuali: in Liguria spicca il caso di Genova e Savona con quest'ultima poco entusiasta

#### LE NOMINE

Il nuovo presidente dovrebbe essere nominato dal governo ma d'Intesa con la Regione. Nel frattempo il commissario Pettorino va avanti nella gestione

#### LE SOCIETÀ

La riforma-Madia tende a stabilire il principio di abbattimento dei consigli di amministrazione delle società pubbliche partecipate

#### A GENOVA

Oltre a Amt, che ha già un amministratore unico, a Genova sono importanti i casi di Amiu della Fiera e forse anche dell'aeroporto



#### PUNTO DI SVOLTA

Il porto di Genova attende la riforma ma soprattutto la nomina di un nuovo presidente dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo

# Riforma dei porti con suspense al consiglio dei ministri di domani

*Troppa carne al fuoco: il decreto attuativo rischia di slittare ancora*

**LIVORNO-** LA SUSPENCE è servita per il cluster portuale: perché domani il consiglio dei ministri ha all'ordine del giorno la prima raffica dei decreti attuativi sulla riforma della pubblica amministrazione (decreti Madia) tra i quali c'è anche quello sulla "governance" delle Autorità portuali. Con una novità all'ultimo tuffo che ci riguarda poco come livornesi, cioè il numero delle nuove "Autorità di sistema" che passa dalle 14 indicate da Delrio a 15 (rimangono autonomi i porti di Bari e Taranto, inizialmente accorpate). Ma anche con la possibilità che, vista la tanta carne al fuoco della riforma Madia, il decreto attuativo sulla portualità slitti - fonte Assoport - a venerdì 22 gennaio o addirittura al 29. Domani si vedrà.

**COMUNQUE** vada, la tanto attesa riforma comincia ad avvicinarsi all'avvio. Quasi totalmente confluita nella riforma della pubblica amministrazione, quella che doveva essere la riforma Delrio (e diventata riforma Madia) prevede l'accorpamento tra Livorno e Piombino e riconferma il passaggio di Marina di Carrara con La Spezia, malgrado le pressioni de-

gli ultimi tempi in ambito regionale per far confluire Carrara con Livorno e Piombino in una superautorità toscana. Ma la stessa comunità di Carrara si è divisa, con una maggioranza di imprenditori che ha espresso addirittura la volontà di lasciare la regione Toscana per andare con la Liguria. Con i decreti attuativi all'esame domani, oltre alla unificazione di Livorno e Piombino in un'

### ACCORPAMENTO

**Livorno con Piombino ma Carrara dovrebbe finire con La Spezia**

unica Autorità di sistema sono previsti anche svariati passaggi sulla "governance": tra i quali la nomina dei presidenti per 3 anni, le loro caratteristiche professionali (comprovata esperienza in ambito logistico e portuale) l'abolizione dei comitati portuali e la sostituzione con molto più snelle commissioni a carattere consultivo, la revisione delle concessioni portuali secondo criteri più vicini a quelli della Ue.

**C'È ANCORA** un forte margine

di incertezza su quanto possa incidere sui decreti Madia il dictat della Corte Costituzionale che bocciando nell'ambito della bozza di riforma Delrio le nomine dei presidenti a Roma ha imposto il coinvolgimento delle Regioni. C'è una scuola di pensiero che sostiene la non applicabilità della decisione della Consulta ai decreti Madia; quasi certamente non sarà così e le Regioni torneranno in ballo non solo per le scelte dei presidenti ma anche per altri passaggi importanti della "governance". Mentre i vari commissari dei porti tacciono in attesa - sia Gallanti per Livorno sia Guerrieri per Piombino sono tra l'altro impegnatissimi sulle gare in corso - da Firenze si ribadisce l'impegno della Regione Toscana sulle scelte della riforma, ricordando anche che la stessa Toscana è fortemente impegnata anche con finanziamenti non certo marginali (basta ricordare i 150 milioni per la Piattaforma Europa) sulle strategie per il rilancio dei porti. E quindi intende essere compartecipe - se non determinante - per scelte che non possono essere semplicemente avocate da Roma infischiansene delle esigenze e dei coinvolgimenti del territorio.

A.F.



## Decreto Madia: il porto di Brindisi con Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli

Economia Decreto Madia: il porto di Brindisi con Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli formerà l' **Autorità di Sistema Portuale** dell' Adriatico Meridionale. Lo anticipa l' **agenzia di stampa politica e parlamentare Public Policy**. Le **Autorità Portuali** italiane scenderanno da 19 a 15, e non più a 14 6 minuti fa. **Condivisioni** Brindisi con Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli formerà l' **Autorità di Sistema Portuale** dell' Adriatico Meridionale. Lo anticipa l' **agenzia di stampa politica e parlamentare Public Policy**. Le **Autorità Portuali** italiane scenderanno da 19 a 15, e non più a 14, con la decisione di separare Taranto dall' originario progetto di un' authority unica per i porti pugliesi, richiesta sollevata nelle scorse settimane quando il ministro Graziano Delrio assieme al governatore Michele Emiliano affrontò proprio a Taranto il problema delle pressioni che giungevano sia dal versante ionico che da quello adriatico per la conservazione dell' autonomia della governance. Una scelta, a giudizio di molti operatori portuali, sbagliata considerando che la rete portuale pugliese sarebbe stata più forte se inclusa in un sistema unico di gestione. Del resto, con le

recenti modifiche degli assetti in Mediterraneo, Taranto molto difficilmente potrà tornare ad essere un hub per i container con gli investimenti in grandi porti sia in Africa Settentrionale, che a Cipro, e non potrà aspettarsi una rinascita come porto industriale se nessuno acquisterà l' Ilva. Ma avrà il problema, a due anni dall' avvio della riforma, di presentare un fatturato in crescita pena la perdita dell' autonomia (se le regole in bozza non sono mutate). Spesso la politica non solo arriva in ritardo, ma è anche accecata dai localismi. Questo nuovo assetto della **portualità** italiana su 15 authority di sistema, è contenuto in uno dei decreti attuativi della riforma della Pubblica Amministrazione che Marianna Madia porterà in Consiglio dei Ministri tra il 15 e il 22 gennaio, contenuto anticipato appunto da Public Policy. Questo spezzatino della riforma tra Pubblica Amministrazione e Infrastrutture e Trasporti è un altro segno del cammino travagliato del progetto Delrio. Ma il varo sembra ormai molto vicino, almeno quello della struttura della rete dei porti. La riforma della governance potrebbe anche essere rinviata ad altra data. Se così sarà, bisogna attendersi anche un interregno alla testa delle nuove **Autorità di Sistema Portuale** affidato a commissari, che comincerebbero a mettere in collegamento i diversi scali nel caso delle authority nate da accorpamenti di più porti, a censire risorse, traffici, strutture umane e materiali, e

The screenshot shows a news article on the eodX website. The main headline is "Decreto Madia: il porto di Brindisi con Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli". The article text is partially visible, mentioning the formation of a new port authority for the Adriatic Meridional region. The article is dated 14/1/2015. There is a sidebar on the right with "FREE Online Courses" advertisements. The website header includes the eodX logo and navigation links.

## - segue

---

fare prove di coordinamento aspettando i nuovi presidenti ed i consigli di amministrazione. Brindisi avrà diritto ad un rappresentante nel nuovo organismo di governance, che dovrà essere designato dal sindaco. Ecco, infine, il nuovo schema della rete delle authority contenuto nel decreto del ministro Marianna Madia, che Public Policy ha potuto visionare: **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure); del Mare Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara); del Mare Tirreno Settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina); del Mare Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); del Mare Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia); del Mare Tirreno Meridionale (Gioia Tauro, Crotona porto vecchio e nuovo, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria); del Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura solo banchina commerciale); del Mare di Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani); del Mare di Sicilia Orientale (Catania e Augusta); del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli); del Mar Ionio (Taranto); del Mar Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto esclusa darsena turistica, e Ortona); del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna); -del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia); del Mare Adriatico Orientale (Trieste). Argomenti:

## Porti, Taranto la spunta: ente autonomo per scalo pugliese

GENOVA. È in dinnittura d' arrivo la revisione della governance portuale promessa dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che fa parte dei 10 decreti che compongono la riforma della Pubblica amministrazione firmata dal ministro Marianna Madia.

Ieri il premier Matteo Renzi ha spiegato che la riforma «andrà in Consiglio dei ministri questo venerdì o il venerdì successivo». Probabile, secondo indiscrezioni, che metà dei decreti si discuteranno il 15, l'altra metà il 22 di questo mese. Ci sono buone probabilità che la riforma dei porti sia nel primo gruppo. Secondo l'agenzia Public Policy, alla fine le Autorità di sistema saranno 15 e non 14 (in luogo della 24 Autorità portuali di oggi), con lo scorporo di Taranto dalla prevista Authority unica per la Puglia. Dovrebbe essere confermato il mandato del presidente di quattro anni, su nomina ministeriale.

Dovrebbe essere inoltre previsto un "cluster" per ogni porto, cioè un comitato consultivo con l'utenza non solo presso gli scali sede di Autorità di sistema, ma anche presso i porti accorpati. I nuovi enti sono: Genova - Savona, La Spezia - Marina di Carrara, Livorno - Piombino, Civitavecchia, Napoli - Salerno, Gioia Tauro - Messina, Cagliari - Olbia - Porto Torres, Palermo - Trapani, Catania - Augusta, Bari - Brindisi, Taranto, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste.

**Stima della Uniflora di flessibilità per le opere L&ST e M&ST e conciliazione**

### Moscovici: l'Italia non critichi il Paese che ha avuto di più

Il commissario Ue per l'Economia apprezza le riforme ma vorrà un atteggiamento di compromesso, non di correttezza



Il ministro dell'Economia Paolo Moscovici ha criticato l'atteggiamento dell'Italia nei confronti del Paese che ha avuto di più, riferendosi all'Unione Sovietica. Moscovici ha detto che l'Italia non deve criticare il Paese che ha avuto di più, ma che deve essere flessibile e conciliante. Il commissario Ue per l'Economia apprezza le riforme ma vorrà un atteggiamento di compromesso, non di correttezza.

### Greggory sotto 30 dollari, traballano le stime sulla crescita

Andrà a fare affari e a prendere il controllo di gruppi. Bce e Fed si preparano a fare conti con un risveglio parzialmente



Il dollaro è sceso sotto i 30 dollari, e le stime sulla crescita sono traballanti. Bce e Fed si preparano a fare conti con un risveglio parzialmente.

## LA RIFORMA

### Porti, Taranto la spunta: ente autonomo per scalo pugliese

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** È in dirittura d'arrivo la revisione della governance portuale promessa dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che fa parte dei 10 decreti che compongono la riforma della Pubblica amministrazione firmata dal ministro Marianna Madia. Ieri il premier Matteo Renzi ha spiegato che la riforma «andrà in Consiglio dei ministri questo venerdì o il venerdì successivo». Probabile, secondo indiscrezioni, che metà dei decreti si discuteranno il 15, l'altra metà il 22 di questo mese. Ci sono buone probabilità che la riforma dei porti sia nel primo gruppo. Secondo l'agenzia Public Policy, alla fine le Autorità di



Delrio ANSA

sistema saranno 15 e non 14 (in luogo delle 24 Autorità portuali di oggi), con lo scorporo di Taranto dalla prevista

unica per la Puglia. Dovrebbe essere confermato il mandato del presidente di quattro anni, su nomina ministeriale.

Dovrebbe essere inoltre previsto un "cluster" per ogni porto, cioè un comitato consultivo con l'utenza non solo presso gli scali sede di Autorità di sistema, ma anche presso i porti accorpati. I nuovi enti sono: Genova-Savona, La Spezia-Marina di Carrara, Livorno-Piombino, Civitavecchia, Napoli-Salerno, Gioia Tauro-Messina, Cagliari-Olbia-Porto Torres, Palermo-Trapani, Catania-Augusta, Bari-Brindisi, Taranto, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



# Prete a Taranto per altri sei mesi

Taranto - Il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha prorogato nell'incarico di altri sei mesi l'attuale commissario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete. Già presidente dell'Authority per un quadriennio, Prete era stato nominato commissario nello scorso luglio

**Taranto - Il ministro delle Infrastrutture e trasporti**, Graziano Delrio, ha prorogato nell'incarico di altri sei mesi l'attuale commissario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete. Già presidente dell'Authority per un quadriennio, Prete era stato nominato commissario nello scorso luglio, incarico che è scaduto in questi giorni. Prete sarà al ministero per ritirare il decreto di proroga.

**Proroga che si è resa necessaria in quanto non è ancora a tutti gli effetti operativa** la riforma della portualità, voluta dallo stesso Delrio, che prevede la riduzione del numero delle Authority e la creazione delle Authority di sistema con assetto organizzativo e compiti ridisegnati rispetto all'attuale modello.

**Nei mesi scorsi sembrava che la Puglia**, al posto delle quattro Authority oggi esistenti, Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto, dovesse avere una sola Authority di sistema a Taranto, poi però sarebbe prevalso il criterio di mantenere due Authority in Puglia, Bari e Taranto essendo entrambi Porti Core ovvero situati all'interno dei grandi corridoi trasportistici riconosciuti dall'Unione Europea. «Entro fine gennaio contiamo di lanciare il bando per l'offerta al mercato del terminal container di Evergreen rimasto libero dopo l'uscita del terminalista e lo scioglimento della società che aveva la concessione dell'infrastruttura da parte dei suoi stessi azionisti» ha annunciato il commissario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, appena riconfermato nell'incarico. «Stiamo mettendo a punto il testo, sul quale avremo poi il confronto col ministero - ha precisato ancora Prete - sarà un bando che utilizzerà il metodo innovativo del dialogo competitivo. In pratica, nel bando spiegheremo cosa viene messo sul mercato, quali sono le sue caratteristiche, quali i lavori in corso».





## Porti: Sul, Gioia Tauro deve andare oltre il transhipment

Cozza: contrastare linea Assologistica che sottrae sviluppo

13 gennaio, 16:54

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 13 GEN - "L'analisi del presidente di Assologistica Carlo Mearelli che nei giorni scorsi è intervenuto nel vivo del dibattito sulla riforma portuale è stata lapidaria. Secondo Mearelli, in Italia bastano solo quattro porti strategici per i container e per il sud Italia come porto gateway indica il porto di Taranto nonostante lo scalo pugliese sia ormai chiuso, purtroppo, da diversi mesi ed al momento senza progetti concreti per un suo rilancio". E' quanto si afferma in una nota del segretario regionale del Sul, Carmelo Cozza.

"Si ignorano invece, in maniera assolutamente mirata e deliberata - prosegue Cozza - le enormi potenzialità del porto di Gioia Tauro come porta d'ingresso delle merci per il Sud Italia. Uno scalo perfettamente funzionale allo scopo, tenuto conto che nell'anno 2008 venivano lavorati oltre 200 treni merci ogni mese e anche dell'imminente realizzazione del Gateway Ferroviario che incrementerà enormemente l'offerta commerciale del terminal gioiese in termini di servizi offerti ai clienti. Ma il presidente di Assologistica preferisce ignorare che il porto di Gioia Tauro è ben ancorato alla terra ferma ed in grado di interconnettersi in maniera completa (ferro e gomma) al territorio e quindi in grado di fornire un servizio a 360 gradi".

"E' dal 1996 - sostiene ancora il segretario regionale del Sul - che il porto di Gioia Tauro viene marginalizzato, cominciando dall'allora ex ministro dei Trasporti Claudio Burlando, e che si ribadisce che Gioia Tauro è e deve rimanere solo un porto di transhipment destinato peraltro a scomparire a causa della concorrenza dei porti nord africani. Questa è la linea di Assologistica e di chi vuole sottrarre a Gioia Tauro ed a tutto il Sud dell'Italia possibilità di sviluppo e crescita. Una logica che non possiamo condividere ed alla quale è necessario opporsi con tutti i mezzi a nostra disposizione iniziando dal ruolo che la Regione e l'Autorità Portuale hanno in relazione alla promozione e pubblicità dello scalo. Un ruolo che devono cominciare a far valere nei tavoli che contano per far conoscere agli addetti ai lavori che il porto di Gioia Tauro può andare oltre il transhipment e competere con i maggiori scali europei". (ANSA).

Porto di Gioia Tauro

## Il Sul: «Il transhipment non è tutto Lo scalo può competere in Europa»

*Dura risposta all'analisi del presidente di Assologistica, Mearelli*

Domenico Latino GIOIA TAURO Il segretario regionale del SUL Calabria, Carmelo Cozza, interviene con una dura nota sull'analisi - definita dal sindacalista «lapidaria» - del presidente di Assologistica, Carlo Mearelli sulla riforma portuale.

Secondo Mearelli, in Italia bastano solo quattro porti strategici per i container e, per il Sud Italia, come porto gateway indica il porto di Taranto, nonostante lo scalo pugliese sia ormai chiuso da diversi mesi ed al momento senza progetti concreti per un suo rilancio.

«Si ignorano, invece, in maniera assolutamente mirata e deliberata-evidenza Cozza nel comunicato - le enormi potenzialità del porto di Gioia Tauro come porta d'ingresso delle merci per il Sud Italia. Uno scalo perfettamente funzionale allo scopo, dove nel 2008 venivano lavorati oltre 200 treni merci ogni mese e dove l'imminente realizzazione del gateway ferro vario incrementerà enormemente l'offerta commerciale in termini di servizi i clienti».

«Ma il presidente di Assologistica - continua il segretario del SUL - preferisce ignorare che il porto di Gioia Tauro è ben ancorato alla terra ferma ed in grado di interconnettersi in maniera completa (ferro e gomma) al territorio e, quindi, in grado di fornire un servizio a 360 gradi.

Piuttosto, ancora una volta - è dal 1996 che il porto di Gioia Tauro viene marginalizzato cominciando dall'allora ministro dei Trasporti, Claudio Burlando - si ribadisce che Gioia Tauro è e deve rimanere solo un porto di transhipment, destinato peraltro a scomparire a causa della concorrenza dei porti nordafricani. Questa è la linea di Assologistica e di chi vuole sottrarre a Gioia Tauro ed a tutto il Sud dell'Italia possibilità di sviluppo e crescita».

«Una logica - conclude Cozza - che non possiamo condividere e alla quale è necessario opporsi con tutti i mezzi a nostra disposizione, iniziando dal ruolo che la Regione Calabria e l'Autorità portuale hanno in relazione alla promozione e pubblicità dello scalo. Un ruolo che devono cominciare a far valere nei tavoli che contano per far sapere agli addetti ai lavori che il porto di Gioia Tauro può andare oltre il transhipment e competere con i maggiori scali europei».

**Tirrenica**

### Il "Piria" presenta sei nuovi corsi di studio

Il "Piria" presenta sei nuovi corsi di studio. L'istituto di ricerca e sviluppo ha annunciato l'apertura di sei nuovi corsi di studio, dedicati alla formazione di specialisti nel campo della ricerca e dello sviluppo. I corsi sono: "Ingegneria", "Scienze", "Lettere", "Giurisprudenza", "Medicina" e "Farmacia".

### Polifunzionale all'ex Rognetta I lavori sono quasi completati

I lavori di ristrutturazione del polo polifunzionale all'ex Rognetta sono quasi completati. L'opera, che ha visto la partecipazione di diverse ditte, è stata realizzata in tempi record e sarà presto inaugurata.

### Pochi un istante al Piria eccorse

Pochi un istante al Piria eccorse. L'evento, che ha visto la partecipazione di diverse ditte, è stato organizzato per promuovere i prodotti della regione.

### Il Sul: «Il transhipment non è tutto Lo scalo può competere in Europa»

Il Sul: «Il transhipment non è tutto Lo scalo può competere in Europa». Domenico Latino Gioia Tauro, segretario regionale del SUL Calabria, interviene con una dura nota sull'analisi del presidente di Assologistica, Carlo Mearelli sulla riforma portuale.

# Cozza (Sul): "Il porto di Gioia Tauro deve andare oltre il transhipment"

GIOIA TAURO. "L'analisi del presidente di Assologistica Carlo Mearelli che nei giorni scorsi è intervenuto nel vivo del dibattito sulla riforma portuale è stata lapidaria. Secondo Mearelli, in Italia bastano solo quattro porti strategici per i container e per il sud Italia come porto gateway indica il porto di Taranto nonostante lo scalo pugliese sia ormai chiuso, purtroppo, da diversi mesi ed al momento senza progetti concreti per un suo rilancio". È quanto si afferma in una nota del segretario regionale del Sul, Carmelo Cozza. "Si ignorano invece, in maniera assolutamente mirata e deliberata - prosegue Cozza - le enormi potenzialità del porto di Gioia Tauro come porta d'ingresso delle merci per il Sud Italia. Uno scalo perfettamente funzionale allo scopo, tenuto conto che nell'anno 2008 venivano lavorati oltre 200 treni merci ogni mese e anche dell'imminente realizzazione del Gateway Ferroviario che incrementerà enormemente l'offerta commerciale del terminal gioiese in termini di servizi offerti ai clienti. Ma il presidente di Assologistica preferisce ignorare che il porto di Gioia Tauro è ben ancorato alla terra ferma ed in grado di interconnettersi in maniera completa (ferro e gomma) al territorio e quindi in grado di fornire un servizio a 360 gradi". "È dal 1996 - sostiene ancora il segretario regionale del Sul - che il porto di Gioia Tauro viene marginalizzato, cominciando dall'allora ex ministro dei Trasporti Claudio Burlando, e che si ribadisce che Gioia Tauro è e deve rimanere solo un porto di transhipment destinato peraltro a scomparire a causa della concorrenza dei porti nord africani. Questa è la linea di Assologistica e di chi vuole sottrarre a Gioia Tauro ed a tutto il Sud dell'Italia possibilità di sviluppo e crescita. Una logica che non possiamo condividere ed alla quale è necessario opporsi con tutti i mezzi a nostra disposizione iniziando dal ruolo che la Regione e l'Autorità Portuale hanno in relazione alla promozione e pubblicità dello scalo. Un ruolo che devono cominciare a far valere nei tavoli che contano per far conoscere agli addetti ai lavori che il porto di Gioia Tauro può andare oltre il transhipment e competere con i maggiori scali europei".



CARLO MEARELLI

Associazioni di categoria  
GIOIA TAURO Il Sul si schiera contro il presidente di Assologistica, Carlo Mearelli

## «Ignorate le potenzialità del porto»

Il segretario regionale del sindacato denuncia la marginalizzazione dello scalo

GIOIA TAURO - «L'analisi del presidente di Assologistica Carlo Mearelli che nei giorni scorsi è intervenuto nel vivo del dibattito sulla riforma portuale è stata lapidaria. Secondo Mearelli, in Italia bastano solo quattro porti strategici per i container e per il sud Italia come porto gateway indica il porto di Taranto nonostante lo scalo pugliese sia ormai chiuso, purtroppo, da diversi mesi ed al momento senza progetti concreti per un suo rilancio». E' quanto si afferma in una nota del segretario regionale del Sul, Carmelo Cozza. «Si ignorano invece, in maniera assolutamente mirata e deliberata prosegue Cozza - le enormi potenzialità del porto di Gioia Tauro come porta d'ingresso delle merci per il Sud Italia. Uno scalo perfettamente funzionale allo scopo, tenuto conto che nell'an no 2008 venivano lavorati oltre 200 treni merci ogni mese e anche dell'imminente realizzazione del Gateway Ferroviario che incrementerà enormemente l'offerta commerciale del terminal gioiese in termini di servizi offerti ai clienti.

Ma il presidente di Assologistica preferisce ignorare che il porto di Gioia Tauro è ben ancorato alla terra ferma ed in grado di interconnettersi in maniera completa (ferro e gomma) al territorio e quindi in grado di fornire un servizio a 360 gradi». «E' dal 1996 - sostiene ancora il segretario regionale del Sul - che il porto di Gioia Tauro viene marginalizzato, cominciando dall'allora ex ministro dei Trasporti Claudio Burlando, e che si ribadisce che Gioia Tauro è e deve rimanere solo un porto di transhipment destinato peraltro a scomparire a causa della concorrenza dei porti nord africani. Questa è la linea di Assologistica e di chi vuole sottrarre a Gioia Tauro ed a tutto il Sud dell'Italia possibilità di sviluppo e crescita. Una logica che non possiamo condividere ed alla quale è necessario opporsi con tutti i mezzi a nostra disposizione iniziando dal ruolo che la Regione e l'Autorità Portuale hanno in relazione alla promozione e pubblicità dello scalo. Un ruolo che devono cominciare a far valere nei tavoli che contano per far conoscere agli addetti ai lavori che il porto di Gioia Tauro può andare oltre il transhipment e competere con i maggiori scali europei».



CARLO MEARELLI



## - segue

---

Il governo aveva avuto delega dal Parlamento per la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio del 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governance e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti". Con l'approvazione in CdM la riforma è operativa.

E la nuova "nostra" authority può vantare già due primati nazionali: quello del traffico container e crocieristico. E forte di questo dato si appresta a giocare un ruolo strategico nella concorrenza con gli altri porti nel Mediterraneo per intercettare i nuovi flussi che il raddoppio del canale di Suez comporta già. La governance comune delle infrastrutture portuali nello Stretto rappresenta una pietra miliare nella costruzione dell'area integrata e la struttura ideale per il governo della mobilità nei nostri mari.

Ma significherà anche, solo per fare qualche esempio, l'unione di due poli che soddisfano entrambe le esigenze fondamentali della movimentazione internazionale di merci e passeggeri -crocieristi, capaci di attrarre merci e capitali dal Canale di Suez e dall'area del vicino Oriente.

L'ultimo significativo passaggio ufficiale prettamente politico nella complessa vicenda relativa alla riforma dei porti era stato l'appello sottoscritto ad ottobre scorso dai sindaci di Messina, Reggio Calabria e Villa S.

Giovanni, Renato Accorinti, Giuseppe Falcomatà e Antonio Messina.

Un documento incentrato sul diritto al futuro dei rispettivi territori uniti dallo Stretto. «Il riordino delle Autorità portuali ed i relativi accorpamenti - avevano scritto i tre sindaci - devono diventare l'occasione per disegnare un sistema portuale della Calabria e dello Stretto di Messina, posto al centro del Mediterraneo; capace, in virtù delle differenti vocazioni commerciali dei porti, di massimizzare tutti i settori economici evitando dispersioni ed inutili competizioni».

I primi cittadini avevano auspicato «un sistema integrato che valorizzi le specifiche peculiarità dei porti calabresi e messinesi (passeggeri, container, crociere, prodotti petroliferi) e che riuscirà certo a cogliere le opportunità economiche e sprigionare tutte le potenzialità dei nostri territori». Avevano poi aggiunto: «Non abbiamo interesse per poltrone, ribadiamo il diritto al futuro dei nostri territori». Ecco, appunto, non è una questione di poltrone, ma di progresso.4.

NUCCIO ANSELMO



## - segue

---

(Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); **Autorità Portuale di Palermo** (Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia); del Mare Tirreno Meridionale (Gioia Tauro, Crotone porto vecchio e nuovo, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria); del Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura solo banchina commerciale); del Mare di Sicilia Occidentale (**Palermo**, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani); del Mare di Sicilia Orientale (Catania e Augusta); del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli); del Mar Ionio (Taranto); del Mar Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto esclusa darsena turistica, e Ortona); del Mare Adriatico Centro -Settentrionale (Ravenna); -del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia); del Mare Adriatico Orientale (Trieste). E se davvero sarà così occorre aspettarsi un interregno alla testa delle nuove **Autorità di Sistema Portuale** affidato a commissari, che comincerebbero a mettere in collegamento i diversi scali nel caso delle authority nate da accorpamenti di più porti, a censire risorse, traffici, strutture umane e materiali, e fare prove di coordinamento aspettando i nuovi presidenti ed i consigli di amministrazione. Il decreto Del rio prevede anche che i confini delle nuove **Autorità portuali**, che scendono da 19 a 15, potranno essere modificati dopo due anni dall' entrata in vigore la riforma dei porti. Questo significa che in futuro potrebbero essere tagliate anche altre Authority. Per la modifica degli "hub" verranno valutati i volumi di traffico passeggeri e merci. Non solo, il futuro decreto di revisione potrebbe portare anche a un' ulteriore diminuzione delle Authority marittime: nel caso i volumi di traffico minimo vengano meno le **Autorità portuali** verranno soppresse e le relative funzioni accorpate. Ovvio ipotizzare che se Gioia Tauro continuerà a perdere volumi lo scenario per l' **Autorità Portuale** potrebbe, il rischio c' è e la legge lo prevede, persino essere cancellata almeno come sede visto che verranno valutati i traffici di merci e passeggeri. Messina è uno degli scali più importanti per il traffico passeggeri mentre Gioia Tauro...

MICHELE ALBANESE

ROMA

## DELRIO ACCORPA GIOIA TAURO A MESSINA



Il ministro Graziano Delrio conferma:

di Gioia Tauro sarà accorpata a quella di Messina.

Una linea decisa sui porti dell'intero Paese: con la legge Madia le Autorità non corrisponderanno più ai singoli porti, ma ne contornano al proprio interno più di uno. Una sorta di "hub", distretti, per i trasporti marittimi.

A PAGINA 3

### PORTO DI GIOIA TAURO

## L'Autorità accorpata a Messina

La previsione sarebbe contenuta in uno dei decreti attuativi della riforma della pubblica amministrazione

Alla fine passa il progetto iniziale del ministro Graziano Delrio

di Gioia Tauro sarà accorpata a quella di Messina. La paventata ipotesi di fusione che sembrava essere stata accantonata, ritorna in auge se si deve credere alle bozze circolare ieri in Parlamento. La riforma dei porti è messa nero su bianco in uno dei decreti attuativi della riforma della pubblica amministrazione, attesa in Consiglio dei ministri tra il 15 e il 22 gennaio.

Con la legge Madia le Autorità non corrisponderanno più ai singoli porti, ma ne contornano al proprio interno più di uno. Una sorta di "hub", distretti, per i trasporti marittimi. Questo le nuove Autorità previste dal decreto della pubblica amministrazione:

- del Mare Ligure occidentale (di cui faranno parte i porti di Genova, Savona e Vado Ligure); - del Mare Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara); - del Mare Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferrato e Rio Marina); - del Mare Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); - del Mare Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia); - del Mare Tirreno meridionale (Gioia Tauro, Crotone porto vecchio e nuovo, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria); - del Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di



Gallura-solo banchina commerciale); - del Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani); - del Mare di Sicilia orientale (Catania e Augusta); - del Mare Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli); - del Mar Ionio (Taranto); - del Mar Adriatico centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto-esclusa darsena turistica, e Ortona); - del Mare Adriatico centro-settentrionale (Ravenna); - del Mare Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia); - del Mare Adriatico orientale (Trieste).

I confini delle nuove Autorità portuali, che scendono da 19 a 15, potranno essere modificati dopo due an-

ni dall'entrata in vigore la riforma dei porti

Nel futuro restyling però potrebbero essere tagliate anche altre

Per la modifica degli "hub" verranno valutati i volumi di traffico passeggeri e merci. Non solo, il futuro decreto di revisione potrebbe portare anche a un'ulteriore diminuzione delle

marittime; nel caso i volumi di traffico minimo vengano meno le Autorità portuali verranno soppresse e le relative funzioni accorpate

Contro l'ipotesi di accorpamento Gioia Tauro-Messina si erano espressi il governatore calabrese Mario Oliverio e i vertici del Pd calabrese. Ma i loro, evidentemente, sono rimasti appelli inascoltati dal governo Renzi.

## Svincolo telematico procedure al via

GENOVA. China Shipping Italy e Cma Cgm Italy sono le prime due agenzie marittime ad adottare il sistema di svincolo telematico delle merci nel porto di Genova. La nuova procedura, passata da fase sperimentale a operativa, consentirà in futuro di eliminare 600 mila documenti cartacei.

The collage features a newspaper clipping from 'Il Secolo XIX' with the headline 'Porti italiani a "rischio Rotterdam"'. The article discusses the impact of the Rotterdam port strike on Italian ports. Below the headline is a small portrait of a man. To the right of the clipping is a large, dense data table with multiple columns containing alphanumeric codes and numbers, likely representing shipping schedules or port operations. The table is organized into several sections with headers, though the text is too small to read clearly.

## Genova, partono gli svincoli telematici

*China Shipping e Cma Cgm le prime agenzie ad adottare il sistema*

China Shipping Italy e Cma Cgm Italy sono le prime due agenzie marittime ad adottare il sistema di svincolo telematico delle merci nel porto di Genova. La nuova procedura di rilascio dei delivery orders, o buoni di consegna, che dopo tre anni termina la fase di test e diventa a tutti gli effetti operativa, consentirà in futuro di eliminare 600 mila documenti cartacei, oltre a velocizzare e ottimizzare il lavoro degli agenti e degli spedizionieri genovesi. Lo svincolo dei container è stata, fino a oggi, una procedura molto lunga che iniziava con l'arrivo del fattorino dello spedizioniere negli uffici dell'agenzia marittima e proseguiva con ore di coda al bancone degli svincoli, la verifica dei documenti per il rilascio del buono di consegna e il pagamento del servizio. Il delivery veniva poi portato al varco prima di essere consegnato all'autotrasportatore in entrata al terminal per il ritiro fisico del contenitore. "Il bancone per la consegna dei documenti - spiega Gianfranco Gazzolo, managing director di China Shipping (Italy) Agency Co. - è sempre stato un punto nevralgico nel rapporto tra agenti e spedizionieri. Questa nuova procedura ci aiuterà ad ottimizzare il ciclo documentale di rilascio delle merci e a diminuire le situazioni di altrito". A partire da oggi per gli svincoli basteranno pochi minuti e il delivery verrà automaticamente trasmesso allo spedizioniere e al varco. La velocizzazione di questa procedura permetterà anche alle agenzie marittime e alle case di spedizione di dedicare le risorse umane, oggi impiegate negli svincoli, in altre mansioni. L'auspicio delle associazioni di categoria di agenti e spedizionieri genovesi è che nel breve periodo più case di spedizione e agenzie marittime aderiscano alla nuova procedura per conseguire un effettivo vantaggio sulle tempistiche di svincolo delle merci. L'invio telematico dei buoni di consegna, complementare al sistema telematico portuale E-port e alle procedure di sdoganamento anticipato delle merci, è stato sviluppato da Hub Telematica Scarl, società presieduta da Giorgio Cavo e partecipata da Assagenti e Spediporto. "Il processo di svincolo telematico - dice l'ammiraglio Giovanni Pettorino, Commissario dell'Autorità Portuale di Genova - rappresenta l'estensione del più vasto sistema telematico portuale a livello nazionale e ne completa le finalità: smaterializzazione della documentazione cartacea e velocizzazione dei tempi di transito delle merci all'interno dell'area portuale".



## Nel 2015 a Genova passeggeri a +4%

Genova - È aumentato del 3,9% nel 2015 rispetto all'anno precedente il traffico di crociere e traghetti nei terminal di Stazioni Marittime di Genova. In base ai dati resi noti oggi dalla società, nel 2015 si sono registrati 2.853.853 passeggeri contro i 2.744.968

**Genova - È aumentato del 3,9% nel 2015 rispetto all'anno precedente il traffico** di crociere e traghetti nei terminal di Stazioni Marittime di Genova. In base ai dati resi noti oggi dalla società, nel 2015 si sono registrati 2.853.853 passeggeri contro i 2.744.968 del 2014. **Quasi 850 mila crocieristi** (824.109 nel 2014) e in ripresa il traffico traghetti con un aumento dei passeggeri per e da Sardegna (92.000 passeggeri in più), Sicilia (13.000 in più) e Corsica (circa 7.000 in più), mentre il Nord Africa registra un lieve calo (-5%). Sostanzialmente stabile il traffico commerciale. I passeggeri dei traghetti sono passati da 1.920.859 nel 2014 a 2.005.626 nel 2015 (+84.767 unità, pari al +4,4%).

**Per quanto riguarda le crociere**, più che i passeggeri home port, sostanzialmente stabili se non in leggero calo, l'incremento ha interessato soprattutto il numero di passeggeri in transito, che sono passati dai 252.646 del 2014 ai 282.540 del 2015 (+11,8%). **Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere**, che nel 2015 ha portato nei terminal genovesi 700.731 passeggeri, confermando il porto di Genova come hub strategico nel Mediterraneo.

## - segue

---

La P&O Cruises conferma la sua presenza a Genova con i 17 scali della "Oceana", che hanno portato circa 61.200 passeggeri. Significativa, rileva la società, la stretta sinergia operativa tra Stazioni Marittime e l'Aeroporto di Genova. La Princess Cruises ha incrementato gli scali (dai quattro del 2014 ai 12 del 2015), per un totale di 33.719 passeggeri contro i 12.661 del 2014. La Pullmantur inoltre è ritornata a fare scalo su Genova, portando complessivamente circa 10 mila passeggeri in sette scali. **Per il 2016 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti** mentre il traffico crociere si prevede in forte crescita: nel 2016 verranno movimentati circa 1,1 milioni di crocieristi, di cui 726 mila home port e 374 mila transiti.

**Msc rinforzerà la presenza effettuando 52 scali in più** (dai 133 del 2015 ai 185 del 2016), con un incremento di circa 240 mila passeggeri trasportati rispetto al 2015. Confermati anche gli scali P&O Cruises (59 mila passeggeri), Princess Cruises (32 mila passeggeri) e Pullmantur (9.000 passeggeri).

## Porti: +3,9% traffico crociere e traghetti a Genova

Prevista forte crescita crocieristi nel 2016

13 gennaio, 14:25



(ANSA) - GENOVA, 13 GEN - E' aumentato del 3,9% nel 2015 rispetto all'anno precedente il traffico di crociere e traghetti nei terminal di Stazioni Marittime S.p.a. di Genova. In base ai dati resi noti oggi dalla società, nel 2015 si sono registrati 2.853.853 passeggeri contro i 2.744.968 del 2014. Quasi 850.000 crocieristi (824.109 nel 2014) e in ripresa il traffico traghetti con un aumento dei passeggeri per e da Sardegna (92.000 passeggeri in più), Sicilia (13.000 in più) e Corsica (circa 7000 in più), mentre il Nord Africa registra un lieve calo (-5%). Sostanzialmente stabile il traffico commerciale. I passeggeri dei traghetti sono passati da 1.920.859 nel 2014 a 2.005.626 nel 2015 (+ 84.767 unità, pari al +4,4%). Per quanto riguarda le crociere, più che i passeggeri home port, sostanzialmente stabili se non in leggero calo, l'incremento ha interessato soprattutto il numero di passeggeri in transito, che sono passati dai 252.646 del 2014 ai 282.540 del 2015 (+11,8%).

Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2015 ha portato nei terminali genovesi 700.731 passeggeri, confermando il Porto di Genova come hub strategico nel Mediterraneo. La P&O Cruises conferma la sua presenza a Genova con i 17 scali della M/n Oceana, che hanno portato circa 61.200 passeggeri. Significativa, rileva la società, la stretta sinergia operativa tra Stazioni Marittime S.p.A. e l'Aeroporto di Genova. La Princess Cruises ha incrementato gli scali (dai 4 del 2014 ai 12 del 2015), per un totale di 33.719 passeggeri contro i 12.661 del 2014. La Pullmantur, inoltre, è ritornata a fare scalo su Genova, portando complessivamente circa 10.000 passeggeri in 7 scali. Per il 2016 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti mentre il traffico crociere si prevede in forte crescita: nel 2016 verranno movimentati circa 1.100.000 crocieristi, di cui 726.000 home port e 374.000 transiti. MSC rinforzerà la presenza effettuando 52 scali in più (dai 133 del 2015 ai 185 del 2016), con un incremento di circa 240.000 passeggeri trasportati rispetto al 2015. Confermati anche gli scali P&O Cruises (59.000 pax), Princess Cruises (32.000 pax) e Pullmantur (9.000 pax).(ANSA).

**LA PROTESTA** LA «GUERRA DEGLI ACCOSTI» INNESCA LA REAZIONE A CATENA FRA I LAVORATORI

## Blitz a Palazzo Rosciano. Striscioni contro Gallanti

**-LIVORNO-**  
LA ENDEMICA carenza di accosti delle navi ro'to in porto è sfociata ieri pomeriggio in una contestazione da parte di un gruppetto di portuali dell'impresa di Cristiano Lucarelli. Con tanto di fiorita di alcuni striscioni con pedanti accuse al commissario Gallanti, striscioni subito fatti rimuovere da una volante della polizia, che ha anche identificato i lavoratori riuniti davanti al portone di palazzo Rosciano. Da parte loro gli stessi lavoratori - mentre Cristiano Lucarelli salivava per sottolineare la reiterata richiesta di

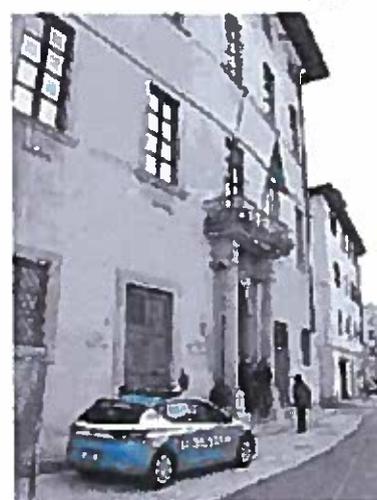
un accosto (possibilmente sul molo Italia, anche a titolo temporaneo) per il traghetto della nuova linea di Tirrenia - si sono detti estranei agli striscioni, che hanno anzi provveduto a rimuoverli. Il problema degli accosti ro'to è tra le priorità che sta cercando di affrontare nell'ambito degli impegni del piano operativo triennale (PO) in fase di revisione. Il settore è in costante crescita e la recente decisione del governo di rimettere in funzione a breve l'eco-bonus per i tir che sceglieranno la modalità marittima invece di intasare le strade porterà certamente a un ulteriore incremento dei passaggi sui

traghetti merci. Ma a Livorno mancano le banchine adatte, anche per i ritardi di riattivazione della calata Bengasi (da anni "bloccata" per l'irrazionale impossibilità di demolire lo zoccolo subacqueo di cemento armato) e per la situazione dei fondali di fronte all'ultimo modulo della sponda est della Darsena Toscana. Da qui la feroce competizione che ha visto di recente impegnati almeno cinque terminalisti per il modesto approdo della Seatrag e che continua a coinvolgere vari punti del porto compresa la banchina nord del molo Italia, di recente dragata ma assegnata alle navi dei forestali per poter liberare l'Alto Fondale per le crociere.

A.F.



Gli striscioni sotto Palazzo Rosciano e l'arrivo della polizia



### ARRIVA LA POLIZIA

Identificati i componenti  
del gruppetto di manifestanti  
«Ma non siamo stati noi»

# Lavoratori della darsena, sospeso il presidio



CIVITAVECCHIA - È temporaneamente sospeso il presidio dei lavoratori impegnati nel cantiere darsena nord del porto di Civitavecchia, che avrebbe dovuto svolgersi domani mattina 14 gennaio. L'Autorità portuale ha infatti convocato per domani i sindacati territoriali di categoria, Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil, per fare chiarezza sul futuro dell'opera e sulle ricadute occupazionali che coinvolgerebbero 300 lavoratori, con disastrose le ripercussioni socio-economiche sul territorio.

“Dal tavolo di domani attendiamo soluzioni concrete per il futuro occupazionale delle maestranze e per quello dell'intera cittadinanza, trattandosi di un cantiere strategico per l'infrastrutturazione cittadina e per la sua economia” - dichiarano Massimo Fiorucci della Feneal Uil di Roma, Diego Bottacchiari della Filca Cisl di Roma, Carlo Proietti della Fillea Cgil di Roma e Lazio – “lo stato di agitazione permene e la tensione è alta, i lavoratori sono pronti a riprendere immediatamente la protesta se non saranno individuate misure opportune”.

# Darsena: stato di agitazione dei lavoratori



**CIVITAVECCHIA** - La società Darsena Nord Civitavecchia scri ha comunicato ai sindacati territoriali di categoria, Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil, l'avvio della procedura di mobilità per il licenziamento collettivo di tutte le maestranze impegnate nel cantiere darsena nord del porto (opere strategiche 1° lotto funzionale di Civitavecchia), dove i lavori ad oggi hanno raggiunto l'87% dello stato di avanzamento: 300 i lavoratori coinvolti tra lavorazioni dirette e indotto.

Il problema, secondo i sindacati, nasce dal persistere di un contenzioso, di natura sia economica che procedurale, tra la committente e l'associazione temporanea di imprese vincitrice della gara ed esecutrice dell'opera. Tanto che è stato proclamato lo stato di agitazione permanente, con un pacchetto di azioni di protesta. Si comincia domani con un presidio di otto ore, dalle 8 alle 16, sotto la sede dell'Autorità portuale. "Chiediamo l'attivazione immediata di un tavolo tra committente, parti sociali e impresa appaltatrice per una attenta ed opportuna gestione della crisi. In assenza di risposte concrete - hanno spiegato i sindacati - protesteremo ad oltranza".

Porto di Civitavecchia

## A rischio trecento lavoratori

Momenti di tensione ieri al porto di Civitavecchia quando la Società Darsena Nord Civitavecchia srl ha comunicato ai sindacati territoriali di categoria, Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil, l'avvio della procedura di mobilità per il licenziamento collettivo di tutte le maestranze impegnate nel cantiere darsena nord del porto, circa 300 i lavoratori coinvolti tra lavorazioni dirette e indotte.



Il "silenzio" dello Stato preoccupa la Regione: il dirigente del dipartimento Trasporti, Fulvio Bellomo, ha perciò scritto al ministero dello Sviluppo economico, del Trasporti e ai commissari di Siremar per avere notizie sull'iter attuativo della sentenza dei giudici amministrativi, evidenziando «l'urgenza del completamento delle attività, anche al fine di dare stabilità e certezza alla programmazione degli interventi integrativi regionali».

DANIELE DITTA

Appello al Comune: vada avanti nel contenzioso

## Cambiamo Messina dal basso: l' Authority nega la Falce alla città

*Gli otto ettari contesi giudicati un «originale e prezioso bene comune»*

Farebbe bene il Comune a portare avanti la causa civile nei confronti dell' **Autorità portuale**, in relazione ad alcune aree della Zona falcata di cui rivendica la proprietà sulla base di atti regi del 1918. Questa la tesi del movimento "Cambiamo Messina dal basso" che argomenta la sua posizione lanciando dure accuse all' Authority giudicata colpevole della mancata valorizzazione.

Messina ha 58 Km di litorale, una bellissima costa che è stata la sua stessa ragione di esistere e le ha offerto anche, in un recente passato, prosperità e lavoro... Ne è la riprova il fatto che il contenzioso fra Comune di Messina e **Autorità Portuale** sulla titolarità di una parte della Zona Falcata, pur occupando in questi ultimi mesi le pagine delle cronache locali, è stato spesso derubricato a fa stidiosa bega fra Istituzioni, senza che si levasse un generale moto di sdegno nei confronti di chi, da troppo tempo, nega alla città il diritto di disporre del suo naturale affaccio a mare. Eppure gli otto ettari di terra contesi, riconosciuti alla Città con D.M. 33718 del 3 settembre 1918, rappresentano uno tra i "beni comuni" più preziosi e originali di questa città e non possono essere lasciati illegittimamente - questa è la tesi degli appellanti, ed anche la

nostra - alla mercé di un' Istituzione quale l' **Autorità portuale**, che da organo preposto al **trasporto marittimo** si è trasformata sempre di più in una sorta di agenzia del demanio. In capo ad essa infatti, e non ai messinesi, è ad oggi la prerogativa di disporre di tutto il c.d. waterfront, anche oltre il limite dell' area **portuale**, e di incassare i proventi delle concessioni di aree che non hanno nulla di **portuale** e che potrebbero essere messe a disposizione dell' intera collettività, sia per un uso in proprio delle stesse sia per il rimpinguo delle asfittiche casse comunali. Alla luce di quanto detto, abbiamo da sempre espresso, e continuiamo a farlo, un sostegno pieno e totale alla scelta dell' Amministrazione Comunale di perseguire le vie consentite dalla legge per recuperare tanto inestimabile valore sottratto alla comunità cittadina. La scelta di continuare, infatti, rappresenta solo l' inizio di un processo di orgogliosa presa di coscienza da unire alla lotta del territorio in una mobilitazione permanente»...

L' appello è stato sottoscritto da Cambiamo Messina dal Basso, CUB - Confederazione Unitaria di Base,

L' Altra Europa con Tsipras, Messina La Casa Rossa - Rap Messina, Meetup "Grilli dello Stretto. Orsa, Partito della Rifondazione Comunista, Sinistra Ecologia e Libertà - Messina3.





## Crociere: a Catania previsto un 2016 da record

Aumentano gli approdi anche grazie ad apertura porto vecchio

13 gennaio, 15:02

(ANSA) - PALERMO, 13 GEN - Il turismo crocieristico a Catania è pronto a un anno da record con l'auspicata apertura del porto vecchio alla città, ora che il traffico commerciale può essere smistato sulla nuova darsena.

"L'inversione di tendenza può dirsi avviata - spiega il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Cosimo Indaco - con approdi in crescita e il ritorno in grande stile di Costa Crociere e Royal Caribbean, oltre a diverse altre compagnie internazionali".

I primi approdi stagionali di grandi navi da crociera sono previsti nella seconda metà di aprile: attraccherà la "Constellation" con 2038 passeggeri, e Costa Luminosa con 2.260 ospiti. A maggio si prevedono dieci grandi approdi e oltre una decina di migliaia di crocieristi pronti a sbarcare.

Proseguono i cantieri al porto: sono in fase di completamento i lavori per la realizzazione della nuova rete idrica, fognaria e antincendio che dovranno concludersi entro aprile. (ANSA).

Panarea

## «Sempre più spesso isolati, condizione insostenibile»

Salvatore Sarpi LIPARI «Io disagiato, con un' unica colpa: quella di aver deciso di vivere a Panarea». Esordisce così nella sua lettera aperta sulle "difficoltà" legate ai trasporti marittimi il 25enne Marco Tesoriero. La scrive lui, ma, per come vanno le cose, poteva scriverla un qualsiasi residente di Panarea, Stromboli, Ginostra, Filicudi o Alicudi. «Ormai da diverso tempo - scrive - riuscire a raggiungere la terra ferma è diventato un terno al lotto. I disagi aumentano di giorno in giorno, causati soprattutto da mancati collegamenti quotidiani e dal taglio sempre più frequente di linee. Può capitare, a volte, che effettivamente le condizioni meteo impediscano il regolare svolgimento delle corse e nessuno intende lamentarsi per questo. Ma sempre più spesso ormai capita che basta una semplice folata di vento che immediatamente saltano i collegamenti, soprattutto con le isole minori. La situazione - continua il giovane - sta diventando insostenibile, la totale mancanza di certezze ci crea moltissimi disagi costringendoci a volte a rimanere bloccati per più di una settimana. Mai era capitato, a mia memoria, di vedere cominciare a scarseggiare i generi di prima necessità sull' isola, causa l' assenza di collegamento, con una nave, da oltre 10 giorni. Per non parlare dei disservizi postali.

Possibile che i vari organismi, Regione, Stato, società marittime, non si rendano conto che il servizio che dovrebbero garantire è quello di permettere ad esseri umani di potersi muovere e vivere dignitosamente».

«La situazione è ancora più assurda se si fa il confronto con le isole maggiori, dove, nel bene o nel male, si cerca comunque di garantire dei collegamenti anche in condizioni di mare avverso. Al contrario di Panarea, Stromboli, Filicudi e Alicudi dove possiamo letteralmente morire».

Tesoriero si sofferma, poi, su quanto l' incertezza di partire ed arrivare, incida sul turismo. «I disagi - scrive - colpiscono fortemente anche il settore turistico, unica vera fonte di reddito per l' arcipelago.

Come possiamo affrontare una stagione turistica in queste condizioni, visto che non sappiamo nemmeno che orari ci saranno la settimana che segue? Figuriamoci poter organizzare una vacanza, facendo quadrare orari di aerei, treni e quant' altro con le sempre più singhiozzanti corse per le nostre isole. Spero, ironicamente, che le cose possano almeno tornare quelle di una volta. A quanto pare 20 anni fa c' erano più certezze».

Da qui un appello a tutte le autorità competenti affinché venga garantita, «a noi isolani, la possibilità di avere una vita dignitosa». 3.

28 | 14 gennaio 2015 | [gazzetta.delsud.it](#)

### Tirrenica

#### Gucciaroli sul Piano nascita di Lipari: il ministero non concederà deroghe

Parma lo scorporaggio dei depositi regionali, ma il tempo è scaduto



**Temperaturalizzatore**  
I lavori entro l'anno?

Il ministro dell'Economia, Matteo Renzi, ha annunciato che il governo non concederà deroghe per lo scorporaggio dei depositi regionali. La notizia è stata annunciata durante una conferenza stampa a Roma. Renzi ha sottolineato che il governo è fermo nel suo impegno di riformare il sistema tributario e di semplificare le procedure amministrative. Ha criticato le richieste di deroghe da parte di alcune regioni, sostenendo che esse non sono in linea con gli obiettivi di crescita e di competitività del paese. Ha invitato le regioni a trovare soluzioni alternative e a lavorare in collaborazione con il governo per superare le difficoltà.

#### Quattro comuni: già le mani del Comprensivo di Gaolieri

Il Comprensivo di Gaolieri ha preso in carico quattro comuni. La notizia è stata annunciata durante una conferenza stampa a Gaolieri. Il Comprensivo ha sottolineato che la gestione di questi comuni rappresenta una sfida importante e che il personale è pronto a affrontare le difficoltà. Ha invitato i cittadini a collaborare con le autorità locali per migliorare i servizi e la qualità della vita.

#### La Pro loco premia i talenti matematici

La Pro loco ha premiato i talenti matematici. La cerimonia si è svolta a Gaolieri e ha visto la partecipazione di numerosi studenti e docenti. La Pro loco ha sottolineato che la matematica è una disciplina fondamentale per lo sviluppo del paese e che è importante riconoscere e premiare i talenti in questo campo.

#### Politica municipale

Le elezioni comunali si sono svolte a Gaolieri. I risultati sono stati annunciati durante una conferenza stampa a Gaolieri. Il sindaco ha sottolineato che il nuovo consiglio comunale è pronto a lavorare per il bene della comunità e a affrontare le sfide che si presentano.

#### Struttura culturale

La struttura culturale di Gaolieri ha organizzato una serie di iniziative. Le iniziative consistono in mostre, spettacoli teatrali e corsi di formazione. La struttura culturale ha sottolineato che queste iniziative sono fondamentali per arricchire la vita culturale della comunità e per promuovere i talenti locali.

SALVATORE SARPI

INFRASTRUTTURE. L'organismo è chiamato a valutare i requisiti delle aziende che hanno partecipato al bando

## Il «Porto dei Nebrodi» a Sant'Agata Insedciata la commissione di verifica

Le aspettative degli amministratori comunali, ma soprattutto della cittadinanza sui tempi che occorrono per la posa della prima pietra dei lavori di completamento dell'opera di contrada Piana, il «Porto dei Nebrodi», ieri mattina hanno registrato un passo avanti con l'insediamento, al Comune, dei componenti della commissione per l'aggiudicazione del servizio di verifica delle aziende accreditate e di validare gli elaborati di quello che dovrebbe essere il progetto esecutivo dell'opera portuale, presentato dall'impresa aggiudicataria della gara d'appalto dei lavori. La gara d'appalto dei lavori del porto (finanziamento di 48 milioni di euro) è stata esitata nell'ottobre del 2010, ed aggiudicata per un importo di 29 milioni di euro che con le somme a disposizione supera la soglia di 35 milioni di euro. Ieri mattina il presidente della commissione, ingegnere Calogero Silla, ed i due membri sorteggiati dall'Urega (ufficio regionale gare ed appalti) di Messina, l'avvocato Gianfranco Barbagallo e l'ingegnere Pietro Faraone, hanno avviato le procedure nella prima seduta, che è stata aggiornata al 21 gennaio prossimo. In quella data si dovrebbe assegnare l'incarico ad una delle quattro aziende accreditate nel certificare gli elaborati di opere dal costo superiore ai 20 milioni di euro che hanno presentato richiesta in seguito al bando di gara proposto dal Rup del Porto dei Nebrodi ingegnere Basilio Ridolfo. Per l'azienda accreditata prescelta dalla terna dei commissari (l'affidamento previsto dal bando per un importo di 158 mila euro) il servizio da svolgere è quello di validare il progetto presentato dall'impresa appaltatrice, la "Cogip" di Tremestiere Etneo, che dovrebbe risultare lo strumento tecnico esecutivo per l'avvio del cantiere dei lavori. Entro 30 giorni l'organo ispettivo dovrebbe esaminare gli elaborati, eventualmente interpellare i progettisti, ed alla fine validare il progetto, che dovrà essere accettato ed approvato dal Rup, ingegnere Basilio Ridolfo, che successivamente procederà alla nomina del direttore dei lavori, ed inviare l'intero carteggio del procedimento alla commissione regionale dei Lavori Pubblici. Solamente dopo questi tre passaggi obbligati, azienda accreditata, Rup e commissione regionale Lavori pubblici il "Porto dei Nebrodi" sarà dotato progetto esecutivo e cantierabile, e potrà essere dato il via alla posa della prima pietra. «In

### «No all'impianto di compostaggio a Capo d'Orlando»

Parlato di Cap'Orlando, Grasso: «Quest'opera non può essere avviata senza il parere contrario del Senato civico»



**IN BREVE**  
Comitato anti compostaggio in cantiere  
Il Senato civico di Capo d'Orlando si è opposto all'installazione di un impianto di compostaggio in cantiere. Il sindaco ha chiesto il parere del Senato civico, che ha risposto negativamente.

### Il «Porto dei Nebrodi» a Sant'Agata Insedciata la commissione di verifica

La commissione di verifica per l'aggiudicazione del servizio di validazione dei progetti esecutivi per il porto di Sant'Agata Insediate si è insediata questa mattina al Comune. Il presidente della commissione è l'ingegnere Calogero Silla, affiancato dai due membri sorteggiati dall'Urega: l'avvocato Gianfranco Barbagallo e l'ingegnere Pietro Faraone.

### Barcellona, Materia: «Chiarezza sull'ospedale»



Il sindaco di Barcellona, Xavier Trias, ha chiesto chiarezza sul progetto di ampliamento dell'ospedale di Sant'Agata Insediate. Ha sottolineato l'importanza di una valutazione accurata delle alternative.

## - segue

---

posses sodi un progetto esecutivo e cantierabile, potrei anche non sapere il nome dell' impresa che inizierà i lavori, mi interessa che l' opera sia realizzata, senza soffrire di pastoie giudiziarie», afferma il sindaco Carmelo Sottile-. Aver messo la realizzazione della grande opera del Porto dei Nebrodi sotto la protezione del Masterplan del Patto per il Sud, previsto dal Governo nazionale, A un salvacondotto, in quanto il finanziamento di già assicurato fino al 2020, potrebbe essere integrato da altre somme a disposizione, ove fosse necessario un aggiornamento dei prezzi». Il sindaco Sottile e l' ingegnere Ridolfo confidano che l' opera portuale possa essere realizzata qualche anno prima del 2020. (\*NDR\*)



## Porti italiani a “rischio Rotterdam”

Genova - Riguarda anche le banchine italiane la rivolta dei portuali di Rotterdam, preoccupati dalla possibile perdita di 800 posti per l'entrata in servizio di due terminal iper-automatizzati, combinata alle prospettive di stagnazione dei traffici container

**Genova - Riguarda anche le banchine italiane la rivolta dei portuali di Rotterdam**, preoccupati dalla possibile perdita di 800 posti per l'entrata in servizio di due terminal iper-automatizzati, combinata alle prospettive di stagnazione dei traffici container. **Ne è convinto Luigi Merlo**, ex presidente dell'Autorità portuale di Genova (per ora si definisce “libero cittadino” rispetto al suo possibile ingresso nello staff del ministro dei Trasporti Delrio), che mesi fa aveva provato a creare un tavolo terminalisti-portuali per affrontare un tema, quello dell'automazione, che «in tre anni arriverà anche in Italia. Non dovremmo arrivare impreparati».

**Come nell'armamento**, a dettare le regole sulla gestione dei grandi terminal sono pochi gruppi internazionali. Spesso, come nel caso di Maersk o Msc, gli armatori sono anche proprietari delle banchine. Sovracapacità e forte concorrenza inducono queste società a spingere sulla razionalizzazione dei costi, e il personale è la prima voce nel mirino. Automazione infatti non significa per forza rese più alte, ma certo costi operativi più bassi nel tempo.

**Una condizione che anche il sindacato ha presente:** «Non credo - dice Giacomo Santoro, segretario generale Filt Genova e membro del sindacato europeo - che in Mediterraneo arriveremo ai livelli di automazione di Rotterdam.

## - segue

---

A Genova banalmente il vento non ne permetterebbe una piena applicazione. Ma non c'è dubbio che il nuovo terminal di Bettolo, come annunciato da Luigi Negri lo scorso anno, avrà comunque un alto grado di automazione, e che a Vado Ligure abbiamo in costruzione un terminal Maersk, stesso gruppo che gestisce una delle due strutture iper-automatizzate a Maasvlakte 2. Se il terminalista decidesse di applicare quel tipo di tecnologia anche qui, le prospettive di occupazione date dal terminal andrebbero ridimensionate». Si può aggiungere che il Vte di Pra'-Voltri ordinerà nuove gru, che non si conosce ancora quali tecnologie Contship adatterà per l'ampliamento del terminal a Spezia, e che al Sud esistono infrastrutture già oggi in affanno: Taranto, al momento un porto chiuso, e Gioia Tauro in difficoltà

**Secondo Merlo**, proprio la criticità dell'automazione dovrebbe essere il punto di partenza per affrontare il capitolo lavoro della riforma sui porti. In questo momento non ci sono bozze, ma solo gli incontri tra il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, con sindacati e compagnie portuali. Merlo ipotizza un «confine più labile tra l'attività delle imprese portuali e quella delle compagnie» mentre Santoro ritiene che «il modello Genova (un unico grande fornitore di manodopera che si inserisce quando le imprese/terminalisti affrontano un picco di lavoro, ndr) sia quello su cui impostare il discorso». Comunque, concordano Merlo e Santoro, servono strumenti di garanzia per gli scarichi di lavoro (stabilizzazione dell'indennità di mancato avviamento) e l'inserimento del lavoro portuale nella categoria delle professioni usuranti, che permetterebbe un anticipo sull'età pensionabile.



## Container, la grande corsa al porto dei robot

Genova - Dopo lo sciopero della scorsa settimana, i portuali di Rotterdam si sono di nuovo seduti al tavolo delle trattative, ma l'interruzione di una pace sociale lunga 13 anni nel primo scalo d'Europa ha riportato a galla le antiche inquietudini sull'automazione delle banchine

**Genova - Dopo lo sciopero della scorsa settimana**, i portuali di Rotterdam si sono di nuovo seduti al tavolo delle trattative, ma l'interruzione di una pace sociale lunga 13 anni nel primo scalo d'Europa ha riportato a galla le antiche inquietudini sull'automazione delle banchine: un fenomeno che dalla diffusione di massa del container (dagli anni Sessanta in avanti) ha trasformato il lavoro nei porti commerciali aumentandone la specializzazione, riducendone i rischi, ma anche tagliandone drasticamente la manodopera.

### I MOTIVI

«Il costo del lavoro aumenta, quello della tecnologia diminuisce. L'e-commerce ha reso necessaria un'accelerazione esponenziale della catena logistica». **Così da Dp World sintetizzano la ratio della corsa alla tecnologia nei terminal.** Il colosso emiratino gestisce in joint venture con tre compagnie di navigazione il Rotterdam World Gateway (Rwg), uno dei due terminal che sorgono a Maasvlakte 2, l'area nel mirino della protesta portuale di Rotterdam. L'altro terminal, gestito dalla Apmt del gruppo Ap Moeller-Maersk che controlla anche la maggiore compagnia di linea del mondo, Maersk Line - oltre al terminal di Vado Ligure. Queste opere sono costate mezzo miliardo di dollari ciascuna. Ma nonostante il calo del greggio, i traffici mondiali hanno segnato il passo, fermandosi nel 2015 a +1,7%. Nel 2016 la previsione è del 2,2% - al di sotto della crescita del Pil mondiale e comunque sotto la media del 5% pre-2008, quando cioè venne iniziata la costruzione di Maasvlakte 2, opera rivoluzionaria perché per la prima volta porta Rotterdam (a differenza dei concorrenti Anversa e Amburgo) ad affacciarsi direttamente sul mare. Non essendo più i traffici in grado di sostenere gli investimenti, i terminalisti schiacciano l'acceleratore su risparmi e produttività.

## - segue

---

A Maasvlakte 2, dicono da Aomt «i dipendenti del terminal non saranno più di 300, «la maggior parte dei quali lavorerà lontano dalle banchine». L'obiettivo è arrivare alla piena operatività con il 25-30% di resa in più rispetto alla media dei porti del Nord Europa.

### **LA RESA**

È il numero di movimenti delle gru effettuati in un certo arco di tempo. Secondo una recente indagine di Dynamar, **la resa ottimale per le compagnie di navigazione sarebbe di 6.000 movimenti ogni 24 ore.** Ma Yokohama, il porto più efficiente del mondo secondo Ihs, si ferma a 4.464 movimenti. Bremerhaven, lo scalo più efficiente d'Europa, si attesta a 2.160, Rotterdam 2.016. Per Dynamar, un livello ragionevole di efficientamento potrebbe essere - per i porti del Nord Europa - 3.500 movimenti, sfiorati dall'Ect, sinora il terminal più grande e più automatizzato di Rotterdam, con 3.274 movimenti. Il Terminal Vte di Pra', che non rientra tra i terminal più automatizzati del Continente, ha realizzato in un'ora 152 movimenti (contro i 136 dell'Ect).

### **NEGLI ALTRI SETTORI**

La compressione dei costi del lavoro è comune a tutta la logistica: mediamente, per l'armatore l'equipaggio rappresenta il 40% dei costi. **Le mega-portacontainer hanno il doppio della capacità delle navi di 10 anni fa**, ma impiegano un terzo del personale, e l'Ue a ha finanziato studi sulla nave-drone (progetto Munin, chiuso la scorsa estate). Proprio in una relazione della Dp Worldsi ricorda l'impiego dei droni per la sorveglianza dei propri terminal, mentre le Poste svizzere stanno sperimentando l'utilizzo dei velivoli non pilotati per la consegna di pacchi al di sotto di un chilo. Amazon ha installato nei propri magazzini 15 mila robot Kiva, con l'obiettivo di ridurre del 20% i costi operativi delle proprie infrastrutture.



## «Investire serve solo se crea lavoro» / INTERVISTA

Bruxelles - «Ha senso un investimento - si chiede Livia Spera, segretario Porti della Etf, la federazione europea dei lavoratori del trasporto - che poi non crea occupazione?»

**Bruxelles - «Ha senso un investimento** - si chiede Livia Spera, segretario Porti della Etf, la federazione europea dei lavoratori del trasporto - che poi non crea occupazione?».

**A Rotterdam aprono due terminal, il sindacato dice che ci saranno 800 posti di lavoro in meno. Perché?**

«Per eccesso di offerta. I terminal sono stati realizzati senza una seria pianificazione. I traffici marittimi, specie sulla rotta Asia-Europa, sono cresciuti a livelli che non giustificano del tutto la realizzazione di queste infrastrutture, e nemmeno le prospettive future sono ottimistiche. Oggi a Rotterdam ci sono interrogativi sulla possibilità di far lavorare a pieno regime i terminal esistenti, figurarsi quando entrerà in piena operatività l'area di Maasvlakte 2, caratterizzata dall'automazione dei processi».

**Come è organizzato il lavoro a Rotterdam?**

«C'è solo una categoria: il portuale dipendente del terminal. Il pool di manodopera che interviene nei picchi di lavoro è fallito anni fa, per scelta politica, e questo ha creato problemi: l'organizzazione è meno flessibile nell'affrontare picchi e scarichi di lavoro, che tra l'altro, con la progressiva entrata in esercizio delle nuove mega-navi, caratterizzeranno sempre più l'attività portuale».

## - segue

---

### **Un problema diffuso in tutti i porti del Nord Europa?**

«No, anzi: Anversa, che in questo momento sta facendo buoni numeri, ha il pool che lavora per tutto il porto. Il discorso è piuttosto complesso: i terminal possono contrattualizzare lavoratori del pool, ma in caso di scarico di lavoro - come è successo ai tempi della crisi 2008-2009 - il portuale non perde il posto: non lavora, ma percepisce un'indennità e segue i corsi di aggiornamento. Non è nell'interesse dei terminalisti perdere manodopera specializzata».

### **A Rotterdam tutto questo non c'è?**

«No, ma guardi che la contestazione è nel metodo della trattativa: nessuno vuole ostacolare la tecnologia, non siamo luddisti. In tutti i terminal europei dove è stato attuato un processo di automazione c'è sempre stato un dialogo tra parti sociali. Con Maasvlakte 2 non è stato fatto, ed è questo ciò che spaventa. Non so se i posti di lavoro persi nei porti potrebbero essere subito assorbiti in altri settori: un tema che la politica dovrebbe valutare».



## Privatizzazione Fs, Delrio prende tempo

Roma - Il percorso di privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane, «esattamente come avvenuto per Poste, deve prendersi tutto il tempo necessario, anche se avevamo preso l'impegno con l'Europa di farlo entro il 2016»

**Roma - Il percorso di privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane**, «esattamente come avvenuto per Poste, deve prendersi tutto il tempo necessario, anche se avevamo preso l'impegno con l'Europa di farlo entro il 2016». Lo ha detto il ministro dei trasporti e infrastrutture Graziano Delrio in audizione alla commissione Lavori pubblici del Senato, spiegando che «la quotazione di questo grande gruppo industriale deve dare i capitali per sviluppare un settore che ha potenzialità enormi».

**Sul processo di privatizzazione di Fs ci sono sul tavolo** «diverse opzioni» ma «in questo momento non è stata fatta una scelta precisa: al momento il governo intende «attendere la predisposizione da parte dei nuovi vertici di Fs di un piano industriale per la piena valorizzazione di tutti i settori implicati. Dal nostro punto di vista - ha ribadito Delrio - il processo di privatizzazione deve garantire la proprietà pubblica della rete, per non far influenzare gli investimenti su efficienza e tecnologia da altri interessi che non siano quelli del servizio pubblico efficiente e della massima sicurezza dei passeggeri».

## - segue

---

**Il ministro ha quindi spiegato che all'interno del gruppo Fs** «ci sono molti settori che hanno problemi di *performance*, come *trasporto pubblico regionale e merci*. *L'Italia è un Paese che ha molta velocità sulla rete Av e poca velocità e poca efficienza sul trasporto pubblico regionale*», ha spiegato Delrio, aggiungendo che per questo «chiediamo un forte investimento sul parco rotabile, perché crediamo che il tema del trasporto regionale, che riguarda milioni di cittadini ogni mattina devono prendere le ferrovie regionali sia un tema decisivo. Questo settore - ha aggiunto - ha bisogno ancora secondo noi di attenzione, oggi è debole. L'efficienza dei vari settori che compongono la holding è un elemento molto importante», ha sottolineato ancora il ministro, evidenziando che «il grande interesse riscosso dalla privatizzazione di Grandi Stazioni è un esempio».

## **Privatizzazione FS: Giordano (Adiconsum), ok solo se funzionale a rendere più efficiente il Paese**

**Author :** com

**Date :** 13 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 13 GEN – La rete ferroviaria e, in generale, lo sviluppo delle infrastrutture diventa determinante in un Paese come l'Italia a vocazione turistica. Esprimiamo apprezzamento, quindi per le parole del Ministro Delrio, in merito al mantenimento della rete in mano pubblica e della privatizzazione intesa come una grande operazione industriale "per un servizio pubblico efficiente e per la massima sicurezza dei passeggeri". Lo dichiara in una nota Pietro Giordano, Presidente nazionale di Adiconsum.

"Vero è che rete ferroviaria, investimenti e privatizzazione di FS sono temi centrali per lo sviluppo del Paese - afferma Giordano – e vanno quindi trattati con il coinvolgimento di tutte le parti sociali coinvolte. A questo proposito, Adiconsum ritiene urgente un incontro propedeutico all'avvio di un Tavolo, che coinvolga Governo, gruppo FS/Trenitalia e Associazioni Consumatori, per superare le attuali logiche solo di mercato che hanno portato ad un'Italia divisa in due: una dell'Alta Velocità con passeggeri di serie A ed una regionale di basso livello con passeggeri di serie B".

"In merito poi alla riforma del TPL, di cui il Ministro Delrio ha annunciato essere già pronta una bozza per la discussione, – conclude Giordano – chiediamo il coinvolgimento anche delle Associazioni dei consumatori".

## **Privatizzazione FS: Delrio, ci si prenderà tutto il tempo necessario. Governo aspetta piano industriale**

Author : ad

Date : 13 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 13 GENN – La collocazione in borsa delle azioni del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dovrà prendersi “tutto il tempo necessario, anche se c’è un impegno con l’Unione Europea per realizzare la privatizzazione entro il 2016”. E’ quanto ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, nel corso della sua audizione mattutina presso la commissione Lavori Pubblici del Senato.

Delrio ha anche affermato che, sul percorso da seguire per il processo di privatizzazione, sono sul tavolo “diverse opzioni”, e al momento non è stata ancora effettuata “una scelta precisa”; in particolare, il ministro ha spiegato che il governo attende anche la presentazione – da parte dei nuovi vertici del gruppo, recentemente nominati – del “piano industriale, con l’indicazione dei progetti per la valorizzazione dei vari settori di attività”, e in particolare del trasporto pubblico locale e del settore merci.

Da ricordare che il nuovo amministratore delegato Mazzoncini (sempre nell’audizione alla commissione LLPP del Senato) aveva a sua volta sottolineato che il piano industriale per il TPL è in parte subordinato anche alla presentazione della riforma del settore da parte dello stesso governo.

Il ministro ha anche ribadito l’orientamento suo e del governo a favore del mantenimento della proprietà pubblica della rete, per poter garantire che gli investimenti su efficienza e tecnologia dell’infrastruttura “non siano influenzati da interessi diversi da quelli atti a garantire un servizio pubblico efficiente e la massima sicurezza per i passeggeri”. Delrio ha poi spiegato che, nel gruppo Fs, ci sono settori come il TPL o il trasporto merci che debbono essere implementati e valorizzati: “L’Italia è un paese con grandi performance sulla rete Alta velocità, ma non altrettanta velocità e efficienza sulla rete del trasporto pubblico regionale”. Per questo, il governo si attende “un forte investimento sul parco rotabile” e un investimento sul settore che attualmente è “un settore debole” e ha bisogno di “grande attenzione”.

Il ministro ha anche sottolineato che, comunque, nel percorso di privatizzazione si sta procedendo “in piena sintonia” con i vertici del gruppo, convinti anch’essi che l’apertura dell’azionariato e la quotazione in borsa rappresentino un elemento importante per lo sviluppo dell’azienda. Delrio ha espresso la convinzione il processo di privatizzazione delle ferrovie italiane comporterà comunque “un miglioramento dell’efficienza complessiva del sistema”, perché garantisce lo stimolo - ha aggiunto “ad essere più trasparenti e ad avere una maggiore attenzione non solo ai conti, ma anche alle esigenze dei cittadini”.

## Privatizzazione FS: Boccardi (FI), da Padoan accuse ingenerose a vecchio CdA in audizione Camera

Author : red

Date : 13 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 13 GEN – "Siamo perplessi e stupiti dalle accuse ingenerose rivolte dal ministro Padoan nei confronti del vecchio CdA di Ferrovie dello Stato, in particolar modo all'amministratore delegato che si è invece contraddistinto per risultati assolutamente positivi e la cui sostituzione è ascrivibile a valutazioni sostanzialmente politiche da parte del Governo, che evidentemente ha voluto estendere la sua influenza anche su questa azienda di Stato".

E' quanto ha affermato in una dichiarazione il senatore pugliese di Forza Italia, Michele Boccardi, in relazione ad alcuni giudizi espressi dal ministro dell'Economia e delle Finanze, Piercarlo Padoan, nel corso della sua audizione alla commissione Trasporti della Camera tenuta ieri. Padoan aveva affermato che la decisione di nominare i nuovi amministratori rifletteva "una gestione da parte del vecchio management non efficiente non solo ai fini della privatizzazione ma anche ai fini della gestione ordinaria. L'azzeramento del vecchio CdA di Fs è stato frutto di una valutazione sulla mancata valorizzazione di un importante asset strategico del paese".

Boccardi, invece, sottolinea che "bilanci in utile, efficienza dell'alta velocità, importanti investimenti infrastrutturali come ad esempio sulla Napoli-Bari, aumento delle assunzioni, sicurezza ed efficienza dei trasporti durante l'Expo di Milano, sono tutti esempi di sana ed efficace gestione di Fs da parte del precedente CdA, fatti concreti che smentiscono le affermazioni del ministro Padoan che è caduto in un evidente errore di valutazione per giustificare un cambio ai vertici dell'azienda che, lo ripeto, è stato motivato da considerazioni politiche e non professionali", conclude il senatore.

## Privatizzazione FS: Mazzoncini (AD), gruppo resta integrato. TPL e merci mercati da valorizzare

Author : ad

Date : 13 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 13 GEN - Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane resterà integrato, ad essere scorporata sarà eventualmente solo la proprietà della rete che rimarrà pubblica, mentre la gestione farà ancora carico alla holding che sarà messa sul mercato per una quota del 40 per cento. Sono le probabili linee attraverso cui si svilupperà il processo di privatizzazione di FSI secondo l'amministratore delegato Renato Mazzoncini, che ha tenuto su questi argomenti un'audizione presso la commissione Lavori Pubblici del Senato.

Mazzoncini ha spiegato che il vero cuore delle attività ferroviarie riguardano la gestione della circolazione, la manutenzione dei binari e la gestione degli impianti e sottolineato l'importanza che tutte queste attività rimangano integrate all'interno del gruppo. La proprietà della rete può rimanere interamente pubblica, così come interamente a controllo pubblico possono rimanere tutte quelle attività tipiche del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le attività di regolamentazione, di gestione delle tracce o altre ritenute indispensabili per garantire effettivamente terzietà e indipendenza nella gestione dell'infrastruttura. Secondo Mazzoncini, non è neanche ipotizzabile che la rete ferroviaria possa essere messa sul mercato, perché non ha una reale redditività e – probabilmente – non si troverebbero compratori disposti ad acquistarla (e, comunque, l'ipotesi non è neanche presa in considerazione dallo schema di decreto messa a punto dal governo). Niente spezzatino, quindi (come ha confermato anche il ministro Padoan in un'altra audizione), ma quotazione in borsa del gruppo nella sua interezza, anche se da risolvere rimangono numerosi problemi riguardanti le "tecnicità" e i complessi rapporti patrimoniali del gruppo: una parte della rete alta velocità, ad esempio, è stata costruita con un debito assunto da RFI-Rete Ferroviaria Italiana e si dovrà trovare il modo di compensare questo asset o trovare le soluzioni per garantire gli equilibri finanziari aziendali fino all'estinzione del debito stesso.



Il nuovo amministratore delegato FSI, così come in precedenza il ministro Padoan, non si è sbilanciato sui tempi, che dovranno tener conto anche dei processi di valorizzazione che il gruppo intende portare avanti nei settori del trasporto pubblico locale e del trasporto merci. Per quanto riguarda il TPL, Mazzoncini ha confermato che rappresenta uno dei principali mercati di riferimento del gruppo, in cui misurare le autentiche capacità di espansione dell'intero gruppo. Secondo Mazzoncini, in settori completamente

## - segue

---

affidati alle logiche della concorrenza e del mercato come l'alta velocità, l'azienda farà di tutto per mantenere le sue posizioni di leadership, ma si può anche ipotizzare una riduzione della quota oggi detenuta dall'operatore incumbent, secondo dinamiche che hanno già caratterizzato le dinamiche di mercati con queste caratteristiche. Ma – secondo il nuovo amministratore delegato FSI – il vero mercato dove le ferrovie italiane devono recuperare posizioni è il trasporto locale e il trasporto merci, entrambi ancora nettamente dominati dal trasporto privato automobilistico o dei camion.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, Mazzoncini si è detto ancora una volta a favore delle gare per attribuire la gestione dei servizi su base regionale, ma ha anche avvertito che il gruppo attende il varo della riforma del TPL da parte del ministero dei Trasporti per definire il quadro delle regole e delle compatibilità finanziarie su cui impostare il piano industriale per lo sviluppo in questo settore. Per quanto riguarda il settore merci, nel 2016 dovrà essere portata a compimento l'opera di valorizzazione e razionalizzazione di quelle attività, in particolare legate alla logistica, da far confluire in una società che diventerebbe a sua volta un importante asset di mercato. Mazzoncini, in particolare, ha fatto riferimento all'operazione Grandi Stazioni, in cui la scissione delle attività legate alle gestioni commerciali e di servizi delle stazioni ha finito per creare maggior valore e consentito di eliminare sovrapposizioni e intoppi gestionali, razionalizzando sia la struttura societaria che la gestione delle attività. L'ad di FSI ha anche ricordato la grande positività della cessione della rete elettrica di alta tensione a Terna, che ha consentito al gruppo di incassare non solo un introito di 757 milioni di euro (che andranno in parte allo Stato e in parte agli investimenti del gruppo), ma anche consentirà alla stessa Terna di sviluppare la propria rete sul territorio evitando di realizzare investimenti per potenziare i propri elettrodotti in zone già coperte dalla rete elettrica finora gestita esclusivamente dalle ferrovie.

## **Privatizzazione FS: Tarlazzi (UILT), rimaniamo contrari. Auspichiamo cambiamento di rotta del Governo**

Author : com

Date : 13 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 13 GEN – “E’ chiaro che la scelta di quotare e quindi di privatizzare il gruppo FSI si inquadra nella politica di questo Governo, che mette al centro della sua agenda il tema delle privatizzazioni, impegno preso con l’UE per far cassa e diminuire il debito pubblico, prevedendo nel periodo 2016-2018 lo 0,5 per cento di PIL annuo di ricavi da privatizzazione, dopo che nel 2014 si è dismesso per lo 0,4 per cento del PIL”. Così in una nota il presidente della Uil Trasporti, Claudio Tarlazzi.

“Giovrebbe ricordare quanto già successo negli anni ’90 dove il programma di privatizzazione accolse un’enorme liquidità, circa 120 miliardi di lire, ma che di fatto non ha modificato il quadro economico nazionale, infatti nello stesso periodo il debito pubblico è comunque aumentato, così come sul piano industriale le privatizzazioni non hanno modernizzato il contesto produttivo del Paese, identificandosi molto spesso – prosegue Tarlazzi - nel trasferimento dal monopolio pubblico al monopolio privato senza generare alcun vantaggio competitivo di sviluppo per il Paese e per i Cittadini”.

“Pertanto, pur non essendo pregiudizialmente contrari alle privatizzazioni – dice ancora il segretario della Uilt - riteniamo che tali scelte debbano essere oculate e in tal senso sono convinto che questa privatizzazione non possa essere indenticata come un driver di sviluppo del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Non sono, infatti, chiari i contorni dell’operazione, le modalità e il perimetro: assistiamo a molte idee, l’ultima quella di ieri del Ministro dell’Economia Padoan, che ci lasciano perplessi e rafforzano la nostra convinzione che questa operazione non si debba fare.

Scorporare RFI e la rete ferroviaria affosserebbe il Gruppo, perché verrebbe meno l’equilibrio finanziario, industriale e occupazionale.

Non si può certamente asserire che questo processo di privatizzazione abbia lo scopo di efficientare e sviluppare il Gruppo e il sistema di trasporto delle merci e delle persone, quando ben sappiamo che Ferrovie dello Stato ha raggiunto apprezzabili livelli di efficienza gestionale dimostrati dagli utili di esercizio.

Per di più, è chiaro che un rafforzamento del sistema del trasporto delle merci su ferrovia e un miglioramento della qualità dei servizi rivolti alle persone che si muovono nell’ambito regionale dipendano solo da scelte del Governo, Regioni e Amministrazioni Locali, in tema di Politica dei Trasporti, visto che, sia nella mobilità delle persone che per le merci l’intero sistema nazionale è fin troppo debole e richiede investimenti e misure concrete di programmazione”.

“Ribadendo, pertanto, che la Uiltrasporti non è d’accordo con questo processo di privatizzazione si riserva di mettere in campo le più opportune azioni sindacali se non ravvisasse un cambio di rotta del Governo per un serio progetto di valorizzazione e rafforzamento di tutte le attività di FSI, nonché dell’equilibrio economico, industriale e occupazionale che solo l’unicità del Gruppo può garantire”, conclude Tarlazzi.